

CHEMIN DE FER
DE
QUEBEC AU LAC HURON

ESQUISSE DE L'ENTREPRISE

QUÉBEC :
Imprimé par la Cie d'Imprimerie "LE SOLEIL."

1900



CHEMIN DE FER
DE
QUEBEC AU LAC HURON

ESQUISSE DE L'ENTREPRISE

PROJET DE
CONSTRUCTION

QUÉBEC :
Imprimé par la Cie d'Imprimerie "LE SOLEIL."

1909

CHEMIN DE FER

— DE —

Quebec au Lac Huron

ESQUISSE DE L'ENTREPRISE

Ce chemin de fer partira de Québec et aboutira à l'embouchure de la rivière des Français, sur la baie Georgienne, à l'angle nord-est du lac Huron.

Le chemin suivra pratiquement parlant la ligne droite et aura une longueur de 440 milles, dont 335 dans la province de Québec et 115 dans celle d'Ontario. A l'embouchure de la rivière des Français, il se raccordera à la navigation sur les lacs Huron, Michigan et Supérieur.

OBJET DE L'ENTREPRISE

Le but des promoteurs de cette entreprise est de procurer à l'exportation des produits agricoles de l'ouest du Canada et des Etats-Unis, la voie la plus courte entre la navigation sur les lacs mentionnés plus haut et la navigation océanique, entre l'Amérique et l'Europe.

DESCRIPTION DE LA ROUTE

Entre Québec et les Grandes-Piles, sur le St-Maurice, le chemin traversera les paroisses de l'Ancienne-Lorette, Ste-Catherine, Ste-Jeanne, St-Basile, St-Alban, St-Ubalde, St-Adelphe et St-Tite. De l'autre côté du St-Maurice, en allant vers l'ouest, le chemin continuera dans la même direction, passant dans la paroisse de St-Michel des Saints, sur la Matawin, au Rapide-de-l'Original, sur la rivière du Lièvre, traversera la Gatineau dans le voisinage du poste de la rivière Joseph et atteindra l'Ottawa dans les environs du village de Mattawa. De ce point, la ligne passera au sud du lac Nipissing, traversera la rivière du Sud aux dernières chutes, éloignées d'environ trois milles du lac, et se prolongera de là jusqu'au terminus occidental de la rivière des Français.

CENTRES D'EXPÉDITION

Les principaux points d'expédition des céréales, de la farine, des salaisons et autres produits agricoles de l'ouest des Etats-Unis et du Canada sont Chicago, Duluth et Port-Arthur. Les principaux ports océaniques sur lesquels ces produits sont actuellement dirigés sont New-York, Portland, Montréal, St-Jean et Halifax.

En Europe, Liverpool est le port qui reçoit la plus grande partie de toutes ces expéditions.

COMPARAISON DES DISTANCES

Les tableaux suivants font voir les distances entre Liverpool et les centres d'expédition de l'ouest, par les différentes voies actuellement en usage. Les nombres entre parenthèse réfèrent à l'annexe A, qui donne les détails pour chaque voie.

CHICAGO A LIVERPOOL

Via Boston.....	(2, 14, 73, 79).....	4,298 milles
“ Montréal.....	(4, 9).....	4,177 “
“ Boston.....	(2, 12, 70).....	4,140 “
“ Portland.....	(3, 14, 73, 78).....	4,138 “
“ “.....	(3, 11, 59,).....	4,121 “
“ New-York.....	(1, 29).....	4,081 “
“ Boston.....	(2, 22).....	4,069 “
“ Portland..	(3, 14, 69).....	4,063 “
“ “.....	(3, 33).....	3,988 “
“ Boston.....	(2, 31).....	3,922 “
“ Montréal..	(4, 11, 57).....	3,803 “
“ Québec.....	(5, 12, 68).....	3,794 “
“ Montréal.....	(4, 12, 67).....	3,769 “
“ Québec.....	(5, 14, 73).....	3,639 “

En prenant dans chaque cas la voie la plus courte entre Chicago et les ports de l'Atlantique, on trouve que le chemin de fer de Québec au lac Huron abrégera comme suit la longueur du transport :

Via (a) New-York	4081	
Q. & L. H.....	3639	
	—	342 milles
“ (b) Boston.....	3922	
Q. & L. H.....	3639	
	—	283 “
“ (c) Portland.....	3988	
Q. & L. H.....	3639	
	—	349 “
“ (d) Montréal.....	3769	
Q. & L. H.....	3639	
	—	130 “

La diminution du transport par chemin de fer sera de 546 milles pour *a*, 587 pour *b* et 698 pour *c*.

DULUTH A LIVERPOOL

<i>Via</i> Buffalo et New-York..	(1, 17, 80).....	4,544 milles
“ New-York	(1, 38).....	4,519 “
“ Boston.....	(2, 39).....	4,495 “
“ Portland	(3, 40).....	4,413 “
“ Montréal.....	(4, 41).....	4,094 “
“ “ et Owen Sound	(4, 61, 67).....	3,956 “
“ “ et Midland.....	(4, 18, 57).....	3,910 “
“ Quebec et Parry Sound	(5, 20, 68)	3,896 “
“ Montréal “ “	(4, 20, 67).....	3,871 “
“ “ et Pacifig. Can.	(4, 47).....	3,869 “
“ Québec Q. & L. H	(5, 21, 73).....	3,704 “

Ici encore, en prenant dans chaque cas la voie la plus courte entre Duluth et les ports de l'Atlantique, on trouve en faveur du chemin de fer de Québec au lac Huron les raccourcis suivants :

<i>Via</i> (e) New-York	4519	
Q. & L. H.....	3704	
	—	815 milles
“ (f) Boston	4495	
Q. & L. H.....	3704	
	—	791 “
“ (g) Portland.....	4413	
Q. & L. H.....	3704	
	—	709 “
“ (h) Montréal..	3871	
Q. & L. H...	3704	
	—	167 “

La diminution du transport par chemin de fer sera de 984 milles pour *e*, 1160 pour *f*, 1123 pour *g* et 600 pour *h*.

PORT-ARTHUR A LIVERPOOL

Via Portland et Midland ..(3, 25, 59).....	4128 milles
“ “ et Parry Sound (3, 27, 69).....	4050 “
“ Québec et Pacifique Ca.(5, 26, 62)	3868 “
“ Montréal et Owen Sound(4, 26, 61).....	3856 “
“ Québec et Pacifique Ca.(5, 52).....	3834 “
“ Montréal “ “ (4, 51).....	5822 “
“ “ Midland.....(4, 25, 57).....	3800 “
“ Québec et Parry Sound(5, 27, 68).....	3796 “
“ Montréal “ “ (4, 27, 67).....	3771 “
“ Québec Q. & L. H.(5, 28, 73).....	3604 “

Toujours en prenant les voies les plus courtes, on trouve le raccourcis suivants :

Via (i) Portland.....	4050	
Q. & L. H.....	3604	
	—	446 milles
“ (j) Montréal.....	3171	
Q. & L. H.....	3604	
	—	167 “
“ (k) Québec.	3796	
Q. & L. H.....	3604	
	—	192 “

Le raccourcissement du transport par chemin de fer est de 223 milles pour *i* et de 135 pour *k*.

Comme on peut le voir facilement, le chemin de fer Québec et lac Huron sera pour l'exportation des produits de l'ouest la voie la plus courte. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour constater qu'il est impossible d'en imaginer une moins longue, principalement pour ce qui regarde Duluth, le centre vers lequel converge forcément l'expédition des énormes quantités de produits agricoles des états du Nord-Ouest.

LE COMMERCE DE GRAINS DE DULUTH

■ Duluth et Superior, qui sont commercialement une unité, sont le terminus de plusieurs chemins de fer, notamment de deux des plus grandes voies transcontinentales — le *Great Northern* et le *Northern Pacific*—qui leur amènent les produits de ferme de l'une des plus riches contrées agricoles des Etats-Unis. Le commerce de Duluth se développe avec une rapidité prodigieuse, et il est déjà arrivé à des proportions colossales, ainsi que le font voir les chiffres suivants :

ARRIVAGES DE GRAINS

1895.....	76,793,676	minots
1896.....	97,604,061	“
1897.....	92,597,319	“
1898.....	102,896,730	“
1899.....	98,834,931	“

En 1899, ce grain a été amené par les chemins de fer suivants :

Northern Pacific.....	21,731,444	minots.
Eastern Minnesota.....	57,735,316	“
Chicago, St-Paul, M. et Omaha	7,658,517	“
St-Paul et Duluth.....	11,756,654	“

L'exportation par la navigation sur les lacs s'est élevée à 68,970,213 minots et a été dirigée sur les points suivants :

Buffalo.....	49,663,827	minots
Chicago.....	1,890,138	“
Cleveland.....	1,160,739	“
Detroit.....	150,869	“

Erié	2,615,263	minots
Fairport	91,000	“
Milwaukee.....	76,999	“
Port Huron.....	569,501	“
Toledo	205,939	“
Sandusky	310,084	“
Collingwood.....	198,229	“
Kingston.....	2,010,230	“
Montreal	137,749	“
Midland	3,080,203	“
Owen Sound.....	469,001	“
Parry Sound.....	3,812,460	“
Prescott.....	293,952	“
Sarnia.....	400,042	“
Gooderich.....	40,000	“
Grand Haven.....	27,373	“

Par chemin de fer, il a été expédié 1,610,753 minots. La balance est restée dans les élévateurs.

Quant au mouvement du port de Duluth et Superior pour 1899, il accuse les chiffres suivants :

Entrés	5816 navires	jaugeant	7,235,288 tonnes
Sortis	5710	“ “	7,198,213 “
	<u>11,256</u>	“ “	<u>14,433,501</u> “

Les recettes de grain pour 1899 comprennent 54,981,948 minots de blé à l'état naturel et 4,573,930 barils de farine représentant, à 4½ minots le baril, 20,580,685 minots de blé, ou un total de 75,562,633 minots.

Cela forme 1,309,778 tonnes et en ajoutant les autres grains, on trouve un total de 1,966,644 tonnes.

Si l'on ajoute à cela le fret que peuvent fournir Port-Arthur et les autres ports du lac Supérieur, il n'est pas exagéré de dire que dans peu d'années le

fret venant de cette direction et à destination des ports de l'Atlantique se chiffrera dans les trois ou 4,000,000 de tonnes annuellement.

C'est ce trafic que le chemin de fer Québec au lac Huron a pour but d'amener à Québec et à la voie du Saint-Laurent, en abrégant la distance et réduisant sensiblement le coût du transport, deux objets qu'il peut atteindre mieux que n'importe quelle autre route.

Cependant ce trafic pourra doubler avant qu'on ait fini de mettre en culture les excellentes terres à blé de l'immense contrée qui lui est commercialement et nécessairement tributaire—le Minnesota, le Dakota-Nord, le Dakota-Sud, le Montana, le Wyoming et même une bonne partie du Nord-Ouest Canadien, qui avant peu d'années pourra livrer une cinquantaine de millions de minots de céréales à l'exportation. La perspective du commerce de Duluth est pour ainsi dire illimitée.

APERÇU DU TRAFIC

Le *Statistical Year Book of Canada* pour 1898 constate qu'il a passé par le canal canadien du Sault Ste-Marie 4,577,399 tonnes de fret et 1896 et 4,947,005 tonnes en 1897.

Ces quantités ont beaucoup augmenté en 1898 et 1899.

A part cela, il y a le fret qui a passé par le canal américain, du côté sud du Sault. Mettant cela pour compenser le fret montant compris dans les chiffres donnés plus haut, il reste assez clairement établi qu'au moins 5,000,000 de tonnes de fret à destination des ports de l'Atlantique, venant de Duluth, Port-Arthur et autres ports du lac Supérieur, passent chaque année par le lac Huron.

Sur ceux de nos chemins de fer dont le matériel est le plus perfectionné, les plus grands chars prennent 20 tonnes de fret et les plus grosses locomotives traînent en moyenne 30 de ces chars, ce qui fait 600 tonnes par train. Il faudrait plus de 8,333 de ces gros trains pour fournir au transport du fret qui vient par le canal Ste-Marie, à destination des ports de l'Atlantique, ou une moyenne de 27 trains pour chacun des 300 jours ouvrables de de l'année.

A part cela, il y a le fret qui vient de Chicago ainsi que des autres ports du lac Michigan, passant par le détroit de Mackinaw pour atteindre le lac Huron, lequel est aussi considérable, sinon plus considérable, que celui qui vient du lac Supérieur.

Ces considérations peuvent donner une idée de l'importance qu'il y a d'ouvrir la voie la plus courte possible, pour le transport des produits de l'ouest, entre les ports du lac Huron et celui de Québec, qui possède des avantages naturels supérieurs à ceux de n'importe quel autre port océanique du St-Laurent.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la mappe pour rester convaincu que la navigation sur les lacs Michigan, Supérieur et Huron, la ligne courte adoptée pour le chemin de Québec au lac Huron et la navigation océanique à partir de Québec, constituent sans conteste possible la voie la plus avantageuse qu'il soit possible d'imaginer pour l'exportation en Europe des produits de l'ouest.

D'après le *Statistical Year Book of Canada* pour 1898, durant la période 1894-98, ou durant quatre ans, le tonnage total de tous les navires océaniques qui ont pris dans la province de Québec des cargaisons à destination de l'étranger s'est élevé à 6,972-018 tonnes, ce qui fait une moyenne de 1,394,404 tonnes par année.

Que le chemin le fer Québec au lac Huron amène seulement le quart du fret venant par le canal du Sault Ste-Marie et il procurera au seul port de Québec autant de fret océanique qu'il en a été expédié de ce port et de tous les autres de la province durant les quatre années en question !

Et pourquoi n'en arriverait-il pas ainsi ?

Il est de vérité élémentaire, de pratique constante, que le trafic recherche invariablement la voie la plus courte, le transport le moins dispendieux.

Sous ce double rapport, le chemin de Québec au lac Huron est incontestablement sans rival.

Pourquoi ne produirait-il pas en faveur de Québec et de la voie du St-Laurent les résultats qui sont de commune occurrence ailleurs ?

COMMERCE DE BOIS

Entre le St-Maurice et l'Ottawa, le chemin de fer Québec et lac Huron passera à peu près dans le centre des plus belles forêts de la province de Québec. En 1898, il a été fait dans ces forêts 242,073,523 pieds superficiels de pin, 146,604,472 pieds superficiels d'épinette, 900,826 pieds cubes de pin carré, 343,511 pieds cubes de merisier et quantité d'autres bois. Dans la région du lac Nepissing, partie d'Ontario qui sera pareillement traversée par le chemin, il se fait aussi beaucoup de bois, en sorte qu'il n'est pas exagéré de dire que ce chemin de fer traversera un pays dans lequel il se fait chaque année 500,000,000 de pieds de pin et d'épinette pour l'exportation.

Le chemin de fer de Québec au lac Huron offrira pour l'exportation de la plus grande partie de ce bois le moyen de transport le plus prompt et le moins dispendieux.

De la rivière Coulonge, la distance est à peu près la même pour atteindre Québec ou Montréal. De la rivière Gatineau et des autres rivières plus à l'est, il y a moins loin pour atteindre le port de Québec que celui de Montréal.

La masse du bois qui se fait dans l'Ottawa supérieur descend par les rivières Dumoine, Noire, Coulonge, et passe par les glissoires du gouvernement pour atteindre Ottawa. Les péages pour l'usage de ces glissoires, par mille pieds mesure de planche, sont de 3c sur la Dumoine, 18c sur les rivières Noire et Coulonge. En sus il y a les péages pour l'usage des estacades et des glissoires de la rivière Ottawa, qui sont de 28c le 1000 pieds.

Ces péages et le coût du flottage forment une somme aussi considérable que le coût du transport par chemin de fer du lieu de production à Québec. En expédiant leur bois par le chemin de fer, les propriétaires de limites gagneraient le prix du transport, de leurs moulins à Montréal, et le fret océanique de Montréal à Québec, pour le bois à destination des marchés européens.

Il suffit d'exposer ces faits pour démontrer les avantages que le chemin de fer en question procurera au commerce de bois et au port de Québec.

En supposant qu'il ne prenne que le quart de ce fret, c'est toujours 125,000,000 de pieds de bois que le chemin de fer amènerait à Québec.

Il est probable qu'une partie du bois prendrait aussi la direction de l'ouest, serait transportée par le chemin de fer jusqu'à la baie Georgienne, et de là par la navigation à Duluth et Chicago, en d'autres termes le chemin de fer ouvrirait aux bois du haut Ottawa, le marché de Duluth et surtout celui de Chicago, qui est l'un des plus considérables de l'Amérique.

Il est un autre avantage que ce chemin de fer procurerait au commerce de bois et au gouvernement.

BOIS FRANCS

Dans toute cette région, il y a de riches forêts de bois francs—chêne roux, frêne, noyer tendre, érable, merisier, bois blanc—et comme ces bois ne flottent pas assez pour être avantageusement sortis de la forêt par les rivières, ils se perdent faute des moyens de transport voulus pour en tirer parti. Le chemin de fer, passant au milieu de la forêt, fournirait ces moyens de transport, stimulerait l'exploitation de ces belles forêts de bois francs, qui deviendraient ainsi une source de richesse pour les propriétaires de limites et de revenu additionnel pour le gouvernement.

POUVOIRS D'EAU ET MANUFACTURES

Sur tout le parcours de ce chemin, il y a en abondance des pouvoirs d'eau qui pourraient fournir la force motrice à de nombreux et considérables établissements industriels. Il y a de ces chutes qui ont jusqu'à 50 et même 70 pieds de hauteur, telles que celles de la Dumoine et de la Matawin. Ces pouvoirs d'eau ne sont pas utilisés, parce qu'il n'y a pas de moyens pratiques de transport pour amener dans les grands centres de commerce les produits des manufactures qu'on pourrait y établir. Le chemin de fer donnera ces moyens de transport et transformera en villages manufacturiers les alentours de ces dizaines de chutes actuellement sans utilité, à peine connues des chasseurs et des coureurs de bois.

COLONISATION

Il serait difficile d'imaginer une entreprise destinée à faire autant pour la colonisation que le chemin de fer de Québec au lac Huron, qui sera par excellence la grande artère du mouvement colonisateur dans la partie nord-ouest de la province de Québec.

De Québec au St-Maurice, le chemin de fer traversera une contrée en grande partie établie ; mais aux Grandes-Piles, il se raccordera aux bateaux à vapeur faisant le service sur le St-Maurice jusqu'à La Tuque et atteindra par ce raccordement les vallées des rivières Wessoneau, au Rat, au Lait, Croche et Bostonais, qui renferment environ 500,000 acres de terres arables.

Entre le St-Maurice et la vallée de la Matawin, la ligne franchira la chaîne des Laurentides, traversant une contrée rugueuse et montueuse, où la conformation superficielle du sol et sa mauvaise qualité n'offrent rien d'invitant à la colonisation.

PLATEAU DE LA MATAWIN

Au delà de cette lisière montueuse, le chemin entrera dans le grand plateau de la Matawin, qui se continue jusqu'à l'ouest de la Gatineau. Ce plateau, long de 150 milles de l'est à l'ouest et large de plus de 40 milles du sud au nord, embrasse une aire de près de 4,000,000 d'acres de terres arables, la plus grande partie d'excellente qualité et offrant des avantages exceptionnels à l'agriculture, tant sous le rapport du sol que celui du climat.

La vallée de la Matawin a été explorée, étudiée durant une quinzaine d'années, par le Rév. M. Thos Provost, qui y a fondé la paroisse de St-Zénon. Voici ce qu'il dit de cette contrée dans un livre publié en 1883 et intitulé *La Bourse ou la Vie* :

“ Toute la rive sud de la Matawin sur une largeur d'environ six milles, à partir du lac Bourget jusqu'au Plateau des Sources, est une plaine dont le sol est excellent, recouvert d'une belle forêt et bien arrosé. Il en est ainsi de la rive opposée, avec cette différence que la plaine, de ce côté, n'est pas limitée par une mesquine distance de cinq à six milles : elle s'étend jusqu'aux grandes Laurentides, c'est-à-dire à 75 ou 90 milles de là. Prenons seulement ici, dans le but d'y tailler quelques établissements, une largeur correspondante à celle de l'autre rive, et nous aurons la place de huit belles paroisses. Dans la lisière de bois francs qui monte vers les sources de la rivière du Milieu, on en pourrait facilement installer quatre autres. Dans le rapide Brulé, où commence la vallée des Aulnets, jusqu'au lac Bourget, on compte trente milles de navigation. Les bords de la rivière ont de 5 à 12 pieds de hauteur ; par endroits, ils sont couverts de foin, ailleurs ils sont bordés d'aulnes. De distance en distance, la berge s'allonge et forme des pointes d'un aspect très fertile. Il y a place dans ces trente milles pour au moins six paroisses, qui se trouveront ainsi sur les bords même de la Matawin. Si maintenant nous descendons cette rivière jusqu'au lac des Pins, et que nous nous rejetions en profondeur dans la direction de la rivière du Milieu, pour de là revenir à l'ouest rejoindre la plaine des Aulnets, nous trouverons une circonscription suffisante à l'établissement de quatre grandes paroisses, à part les deux qui sont déjà commencées dans les cantons Brassard et Provost. Poursuivons notre ligne de profondeur vers l'ouest et poursuivons notre examen jusqu'à la hauteur de la dernière branche de la rivière Rouge, prenant seulement neuf milles de nouvelles limites vers le nord, nous aurons encore la place pour six nouvelles paroisses. Il est ici à la connaissance de

plusieurs personnes qu'en bas de la ligne du district des Trois-Rivières, sur les deux côtés de la Matawin, et en remontant de quelques lieues dans la direction du lac Clair, on peut établir avec avantage quatre paroisses. Les environs du lac en permettraient facilement deux. Ainsi, dans à peu près LA MOITIÉ DE LA VALLEE DE LA MATAWIN l'on pourrait, abstraction faite des terres improductives, placer avec profit, tant sur les bords de la rivière qu'à 15 ou 18 milles en profondeur, près d'une QUARANTAINE DE PAROISSES, soit une population de plus de SOIXANTE MILLE AMES !

“ A tous points de vue, à tous égards, sous le rapport des richesses naturelles, de la fécondité du sol, des établissements industriels à y faire, le territoire de la Matawin est avantageux et mérite d'attirer l'attention de ceux qui s'intéressent à la cause de la colonisation. J'ai montré ce que sont les deux rives de la Matawin sur une largeur de six milles au sud, de 15 à 18 milles au nord, depuis la rencontre de la vallée de la rivière Rouge à l'ouest, jusqu'en bas de la ligne du district de Trois-Rivières à l'est. Mais ce n'est pas tout : allons plus loin, poussons une reconnaissance en profondeur vers le nord et voyons ce qu'il peut y avoir là de remarquable encore.

“ A mi-distance, à peu près, entre les rivières du Poste et du Milieu, se déploie dans un très joli paysage un cours d'eau fort et puissant que l'on appelle la rivière au Broclet. En général, les terrains, les bois sont magnifiques, principalement lorsqu'on arrive au grand lac du Brochet, lequel peut être considéré comme la source de cette rivière. La partie supérieure de ce grand lac touche au plateau où les deux grandes rivières du Poste et du Milieu vont prendre quelques filets d'eau. Des établissements très avantageux peuvent être faits

sur le parcours et à la tête de ces cours d'eau. Plusieurs rapides disposés en bonne place peuvent être utilisés pour faire mouvoir de bons moulins. A quelques lieues plus haut, au nord de la rivière Vermillon, ainsi que sur la ligne de l'ouest, on retire encore à l'heure qu'il est du bois de commerce de première qualité. Enfin, tout ce que l'on peut désirer de plus avantageux dans un commencement de colonisation se trouve en ces lieux. Et si l'on dirige ses pas vers l'ouest en suivant une ligne parallèle au 47^e degré de latitude, on retrouve un territoire bien arrosé, une forêt dense et vigoureuse, beaucoup de bois franc, un sol profond de terre jaune aussi grasse que dans le bas de la plaine, et riche de toutes les ressources déjà mentionnées sur les autres points. Cette grande lisière de terrain fertile que j'appelle le second plan de la vallée de la Matawin se confond comme le premier avec la vallée de la rivière Rouge et des autres tributaires de l'Ottawa,—champ immense où peuvent se placer avantageusement encore au moins VINGT MILLES FAMILLES.

“ Les deux sections de cette vallée que j'ai essayé de décrire dans ces derniers chapitres, contiennent une superficie arable d'environ 5400 milles (3,456,000 acres). Les lignes de circonscriptions formeraient un carré plus ou moins régulier dont les hauteurs seraient d'environ 75 milles. Les grandes explorations, les longues courses, les fréquentes excursions que j'ai pu faire dans ce territoire, tant en hiver qu'en été, donnent par la distance parcourue d'un côté comme de l'autre, quinze lignes complètes explorées, examinées, étudiées, dans les différentes parties de ce grand carré. Mes observations se sont portées sur les bois, le sol, les minerais, les pouvoirs d'eau, le climat. Je les donne telles que je les ai recueillies sur les lieux, après un

sérieux examen, et voilà pourquoi je ne saurais redouter la contradiction.

Ce magnifique territoire, capable de faire vivre dans l'aisance et la prospérité, une population de 250.000 âmes, ne se trouverait qu'à 125 milles de Québec, par le chemin de fer projeté, ou environ cinq heures de marche.

Combien, parmi nos citoyens et nos hommes d'affaires, y en a-t-il qui savent que nous avons pour ainsi dire à nos portes un si magnifique "back country".

Que faudrait-il pour diriger la colonisation dans ce beau et riche pays ?

L'abbé Provost, qui l'a étudié à fond, va nous l'apprendre.

"Mais ce qu'il faudrait, dit-il, pour diriger rapidement un fort courant de colonisation dans ces lieux, on le sait, on le comprend, c'est la pensée générale, tout le monde l'exprime, ce serait un chemin de fer. Aurons-nous donc un chemin de fer dans cette direction ? N'entendrons-nous jamais le cri strident d'une locomotive, soulever les échos endormis de ces grandes solitudes ? Quand verrons-nous une machine à vapeur trainer de longs chars de "freight" et de passagers à travers les Laurentides et se promener triomphalement dans la vallée de la Matawin ? L'infailible et puissant élan qu'un chemin de fer donnera de suite à la colonisation, compensera dans un court délai les déboursés qu'on aura pu faire. Il est certain que des milliers de personnes iront se fixer dans ces lieux d'une manière permanente. Des essaims de colons, s'envolant avec empressement et se groupant ainsi sur les divers points de la vallée du St-Maurice, auront bientôt fait un beau pays de cette immense territoire."

Par le chemin de fer en question, ce beau pays de la Matawin ne sera qu'à 125 milles de Québec, ou

une soixantaines de milles plus rapproché que ne l'est la région du lac St-Jean. St-Michel des Saints, qui par son site et ses magnifiques pouvoirs d'eau, sera le centre industriel et commercial de la contrée de la Matawin, se trouvera à peu près à égale distance de Québec et de Montréal.

PLATEAU DE LA LIÈVRE

En sortant du territoire de la Matawin, le chemin de fer entrera dans celui du haut de la Lièvre et de la Gatineau.

Cet immense plateau, situé au nord de la chaîne des Laurentides, a une superficie d'environ 2,500 milles carrés, ou plus de 1,500,000 acres. Ce sont de beaucoup les meilleures et les plus avantageuses terres arables du comté d'Ottawa. Le sol est généralement riche—glaise, terre grise, terre jaune, et sa conformation superficielle permettra l'usage des machines agricoles, deux avantages que n'offrent pas, pour la plupart, les terrains déjà colonisés de ce comté. Il est de commune notoriété que les plus beaux terrains agricoles de l'Ottawa se trouvent dans le haut de la Gatineau et de la rivière du Lièvre, précisément dans le plateau que traversera le chemin de fer de Québec au lac Huron.

Ce plateau renferme suffisamment de bonnes terres arables pour supporter une population agricole de 100,000 âmes. Il y a tout le long de la ligne projetée de nombreux pouvoirs d'eau qui seront infailliblement utilisés pour les fins manufacturières et deviendront le centre d'autant de villages industriels qui nourriront facilement une population de 20 à 25,000 artisans.

La richesse de ces terrains a déjà attiré un grand nombre de colons dans les cantons Baskatong, Sicotte, Aumond, Lytton, Egan, Kensington et

Maniwaki. Il y a déjà dans ces cantons des établissements agricoles sérieux, mais qui languissent parce qu'ils sont trop éloignés des chemins de fer.

C'est la même chose dans la vallée de la rivière du Lièvre. Devançant l'ouverture des chemins, les colons ont déjà pénétré jusque dans les cantons Warteles et Pope, à plus de 125 milles de l'Ottawa, et les établissements du curé Labelle, dans la région de la rivière Rouge, commencent à se dépeupler au profit de la superbe contrée dont le Rapide-de-l'Original peut être considéré comme le centre. Il y a ici tout ce qu'il faut pour faire en peu d'années un centre de commerce et d'industrie, une petite ville florissante. Les cantons Robertson, Pope, Warteles, Campbell, Kiamika, Bouthilier, Rochon, Boyer, qui entourent ce centre, renferment en quantité pour ainsi dire illimitée des terres arables de première qualité sous tous les rapports et qui s'établiront comme par enchantement dès qu'elles seront devenues accessibles, par la construction du chemin de fer de Québec au lac Huron, qui traversera cette contrée, riche en ressources de toutes sortes.

Entre le St-Maurice et la limite ouest de la vallée de la Gatineau, le chemin de fer proposé traversera donc un territoire où il y a près de 5,000,000 d'acres de terres arables, de première qualité sous tous les rapports, capables de faire vivre une population d'au moins 500,000 âmes. Le chemin de fer proposé mettra tout ce pays en communication directe avec Québec.

CONTRÉE DU NIPISSING

En 1874 M. Chas Legge, I. C., fut chargé par la compagnie du chemin de fer de Colonisation du nord de Montréal d'explorer le tracé de cette ligne jusqu'à l'embouchure de la rivière des Français.

Voici ce qu'il dit dans son rapport au sujet de la région située au sud du lac Nipissing entre l'Ottawa et la baie Georgienne.

“ En tirant une ligne depuis l'endroit projeté pour traverser l'Ottawa à Mattawa jusqu'à la baie la plus au sud du lac Nipissing, près de l'embouchure de la rivière du Sud, et en se tenant à une distance de cinq à sept milles du lac Talon, le tracé passerait dans une région relativement unie.

“ A la rivière du Sud, point de raccordement entre le chemin de fer et la navigation sur le lac Nipissing, nous trouvons un cours d'eau d'un volume considérable, lequel prend sa course dans le lac Ontario, coule vers le nord et vient se jeter dans une longue baie à l'angle sud du lac Nipissing. Cette rivière est navigable l'espace de trois milles à partir de son embouchure et a une largeur de 100 à 200 verges, avec une profondeur suffisante. Au bout de ces trois milles se trouve la première chute, d'environ dix pieds, qui donnerait de bons emplacements de moulins. A deux ou trois milles plus loin, il y a une seconde chute, plus considérable.

“ La terre, sur une grande distance à l'est et à l'ouest de cette rivière, est très plane et l'on pourrait y établir des fermes qui ne le céderaient en rien à aucune autre au Canada.... Depuis cet endroit jusqu'aux chutes de Meganatawan, distance de 34 milles, le sol est généralement de la meilleure qualité, bien boisé d'érable, de hêtre et de merisier.

“ Je mentionne ces faits pour montrer que le pays avoisinant le lac Nipissing n'est pas du tout de la nature aride que lui donnent certaines personnes qui n'ont fait que remonter la Mattawan et descendre la rivière des Français en canot et qui ont confondu leurs côtes rocheuses avec le pays quelques milles plus loin ”.

PORT DE LA RIVIÈRE DES FRANÇAIS

Ce port a été étudié et exploré par trois des ingénieurs les plus compétents du Canada—Walter Shanly, M. Clarke et Charles Legge. Voici ce qu'en dit M. Shanly, à la page 16 de son rapport de 1858 ;

“ En arrivant à l'embouchure de la rivière, je mis pied à terre, et je jetai la vue en arrière sur la baie que je venais de traverser; elle me parut certainement posséder toutes les conditions extérieures d'un havre magnifique.

“ Le groupe des îles Outardes la protège complètement au sud et au sud-ouest : tandis qu'une forte mer qui se brisait avec fureur contre une pointe de granit s'avancant au nord-ouest, semblait indiquer un abri contre l'impétuosité des vents qui agitent si souvent le lac de ce côté, la baie à l'intérieur était parfaitement calme et unie, au lieu qu'au dehors la mer était encore fort agitée à la suite d'une nuit d'orage.

“ L'entrée du havre est parsemée, entre les îles Outardes et la terre ferme au nord, de quelques îlots rocheux, entre lesquels de larges passages offrent tous les indices de sondages très profonds. Tout près des îles Outardes, la carte indique 60 pieds d'eau et dans l'embouchure de la rivière, je dévidai 20 pieds de ligne sans atteindre le fond. La baie intermédiaire a sans doute quelques-uns de ces rochers traiteusement submergés qui encombrant cette côte ; mais la profondeur générale de l'eau est très grande et il existe sur toute la baie des passages profonds, d'une largeur suffisante, jusqu'à l'entrée de la rivière.

“ Un navire de quelle que classe que ce soit, à vapeur ou à voiles, une fois dans la baie Georgienne, pourrait en tout temps se réfugier sous les îles aux Outardes au moins aussi aisément que dans les ports situés plus au sud, comme Owen-Sound, Col-

lingwood ou Nottawasaga, tandis que pendant les furieux ouragans du nord-ouest, fléaux du lac Huron, la course du cap Hurd aux Outardes, avec l'abri de la grande île Manitoulin, serait certainement beaucoup plus sûre que celle d'aucun des trois ports inférieurs que je viens de mentionner. Sous l'abri du groupe des îles aux Outardes, les navires pourraient jeter l'ancre ou s'amarrer avec la plus parfaite sécurité, de quelque côté que soufflerait le vent, et passer de là dans la rivière, le chenal étant assez profond et assez droit pour rendre le passage praticable en tout temps, excepté durant une véritable tempête.

“ Cette rivière est, sur plus d'un mille en amont de son embouchure, large, profonde et calme ; elle a de trois à quatre cents pieds de largeur, et probablement vingt pieds de profondeur ”.

M. Legge dit en parlant du rapport de M. Shanly :

“ Ayant suivi sur la glace la même route parcourue en canot par M. Shanly, jusqu'à la dernière chute de la rivière des Français, et ayant préalablement examiné les chenaux et les anses jusqu'au sud, je n'hésite aucunement à confirmer tout ce qu'a écrit ce monsieur sur ce port magnifique.”

L'ingénieur Clarke dit ce qui suit en parlant du grand chenal de l'embouchure de la rivière des Français :

“ Ce débouché de la rivière des Français est entièrement entouré de terre. A l'ouest se trouve un groupe nombreux d'îles, connues sous le nom d'îles aux Outardes, qui met complètement à l'abri l'embouchure de la rivière contre les vents de l'ouest et du sud-ouest de la baie Georgienne. La terre ferme la protège contre les vents soufflant du nord.

“ Le chenal qui conduit à l'entrée de la rivière des Français se trouve à l'extrémité nord et dans le voisinage immédiat de ces îles. L'embouchure

de la rivière se trouve dans une fissure ou crevasse profonde pratiquée dans le roc et qui s'avance du lac vers la terre. J'ai déjà sondé moi-même depuis le pied des "Dalles"—les dernières chutes—et j'y ai trouvé une augmentation graduelle de 6, 7, 8, 9, et 10 brasses jusqu'à l'endroit où mes sondages ont cessé, c'est-à-dire à un demi-mille du point où l'on peut dire que finit la rivière."

Le *North Channel Pilot*, édition de 1899, dit qu'en suivant les directions qu'il donne sur l'accès de ce port, on y trouvera une profondeur d'eau d'au moins 24 pieds.

AVANTAGES DE CETTE LIGNE

La navigation du nord du lac Huron et au large de la grande île Manitoulin est la terreur des navigateurs. Les vents de l'ouest, du sud-ouest et du nord-ouest soulèvent des tempêtes qui occasionnent chaque année des naufrages. Il n'y a rien de cela à appréhender dans le chenal du nord, qui se trouve encaissé entre l'île Manitoulin au sud et la terre ferme au nord. Or, c'est ce chenal qui donne accès au port de la rivière des Français, même en venant du lac Michigan, par le détroit de Mackinaw, d'où l'on pénètre dans ce chenal par celui de l'île St-Joseph.

Un autre avantage de cette route du nord, c'est que le climat étant plus frais et plus sec que celui des régions traversées par les routes du sud, le grain et les autres produits sont bien moins exposés aux dangers de l'échauffement, dans les éleveurs, les navires et les chars.

TRAFIC DU MANITOBA

Une bonne partie du grain du Nord-Ouest Canadien s'exporte par les États-Unis. Pour obvier à cela, il est question d'organiser une nouvelle ligne entre Winnipeg et Port-Arthur, en fusionnant les chemins de fer Manitoba South Eastern, Minnesota & Manitoba, Ontario & Rainy River, Port-Arthur, Duluth and Western. On annonce que cette fusion sera complétée le 1^{er} septembre 1901 et le fait que cette entreprise est entre les mains d'hommes de chemin de fer de l'habileté et de moyens pécuniaires tels que MM. Mackenzie et Mann est une garantie de succès. Il est incontestable que ce nouveau chemin de fer amènera une partie considérable du grain, de la farine et des autres produits de ferme du Manitoba au lac Supérieur, ce qui augmentera d'autant la part de trafic du Québec et lac Huron.

C'est dans l'ouest que se fait par excellence le développement de la production agricole et, comme le chemin de fer projeté de Québec au lac Huron offrira pour l'exportation de ces produits agricoles la voie la plus courte et la moins dispendieuse, la plus avantageuse sous tous les rapports, il est permis d'affirmer que ce chemin de fer sera l'un des principaux facteurs de l'établissement et du progrès de l'ouest du Canada et des États-Unis. C'est pour cette raison qu'il doit s'imposer à la plus favorable considération de tous ceux qui s'intéressent à ce progrès. L'exécution de cette entreprise signifie des millions économisés en faveur des fermiers de l'ouest sur le transport de leurs produits aux ports de l'Atlantique et en Europe.

ANNEXE A

NAVIGATION OCÉANIQUE

1	Liverpool à New-York.....	3,095 milles.
2	“ Boston.....	2,895 “
3	“ Portland.....	2,850 “
4	“ Montréal.....	2,829 “
5	“ Québec.....	2,669 “
6	“ St-Jean, N.-B.....	2,820 “
7	“ Halifax.....	2,530 “
	“ Philadelphie.....	3,275 “
	“ Baltimore	3,450 “
	“ Richmond.....	3,380 “
	“ Norfolk.....	3,230 “

NAVIGATION INTÉRIEURE

8	De Chicago à Québec.....	1,508 milles.
9	“ Montréal.....	1,348 “
10	“ Buffalo.....	1,025 “
11	“ Midland	590 “
12	“ Depot-Harbour..	550 “
13	“ Owen-Sound. ...	540 “
14	“ Riv. des Français	530 “
15	Duluth à Québec.....	1,538 “
16	“ Montréal.....	1,398 “
17	“ Buffalo.....	1,025 “
18	“ Midland.....	697 “
19	“ Owen-Sound.....	667 “
20	“ Depot-Harbour....	652 “
21	“ Riv. des Français..	595 “
	Détroit.....	775 “
22	Port-Arthur à Québec.....	1,438 “
23	“ Montréal.....	1,298 “
24	“ Buffalo	925 “
25	“ Midland.....	597 “

26	Port-Arthur à Owen-Sound ..	567 milles.
27	“ Depot-Harbour	552 “
28	“ R. des Français	495 “
	“ Détroit.....	650 “
	Détroit à la Rivière des Français.	300 “
	“ Depot-Harbour	325 “
	Marinette à la Riv. des Français..	360 “
	“ Depot-Harbour ...	400 “
	Bay City à la Riv. des Français..	225 “
	“ Depot-Harbour	250 “
	Milwaukee à la Riv. des Français.	460 “
	“ Depot-Harbour....	490 “

DISTANCE PAR CHEMINS DE FER

29 CHICAGO à *New-York*, par l'Erié. 986 milles

30	CHICAGO à <i>New-York</i> , par Michigan Central à Buffalo et de là l'Erié.....	960	“
31	“ <i>Boston</i> , via le Michigan Central, l'Erié et le Hoosac Tunnel...	1027	“
32	“ <i>via</i> le Grand Tronc.....	1174	“
33	“ Portland “	1138	“
34	“ Montréal “	840	“
35	“ Québec “	1012	“
36	“ St-Jean “ et I. C. R.....	1580	“
37	“ Halifax “	1677	“
	“ Halifax C. P. R.....	1597	“
	“ St-Jean	1322	“

38	DULUTH à <i>New-York</i> via Great Nor. Western et Buffalo	1424	“
39	“ Boston via le G. T. R. et Chicago	1600	“
40	“ Portland “	1563	“
41	“ Montréal “	1265	“

42	DULUTH à Québec via le G. T. R			
	et Chicago.....	1437	milles.	
43	“ St-Jean “ “ I. C. R.	1580	“	
44	“ Halifax “ “ “	1677	“	
45	“ Boston C. P. R.....	1382	“	
46	“ Portland “	1326	“	
47	“ Montréal “	1040	“	
48	“ St-Jean “ (ligne courte).	1521	“	
49	“ Halifax “ “	1796	“	
50	“ Québec “	1212	“	
51	PORT-ARTHUR à Montréal....	993	“	
52	Québec C. P. R.....	1165	“	
53	St-Jean “	1474	“	
54	Halifax “	1749	“	
55	Portland “	1279	“	
56	Boston “	1335	“	
57	MIDLAND à Montréal G. T. R.	384	“	
58	Québec “	557	“	
59	Portland “	681	“	
60	Boston “	717	“	
61	OWEN-SOUND à Montréal C.P.R.	460	“	
62	Québec “	632	“	
63	Portland “	746	“	
64	Boston “	802	“	
65	St-Jean “	941	“	
66	Halifax “	1216	“	
67	DEPOT-HARBOUR à Montréal			
	Parry-Sound.....	390	“	
68	Québec	575	“	
69	Portland	643	“	
70	Boston	695	“	
71	St-Jean.....	1127	“	
72	Halifax.....	1224	“	

73	RIVIÈRE DES FRANÇAIS à		
	Québec, Q. & L. H.	440	milles.
75	Portland Q. & L. H. et G. T. R.	758	"
76	Boston " " " "	860	"
76	St-Jean " I. C. R.	1017	"
77	Halifax " " "	1123	"
78	Québec à Portland G. T. R.	318	"
79	Boston Q. C. et B. & M	433	"
30	Buffalo à New-York par N. Y.		
	Central.	445	"

